

CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO

Impresso fechado.
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal
julho de 2015
ano 12 – número 137



Foto Divulgação

Assembleia Legislativa debate concessões e PPPs



Sindicato da Indústria
da Construção de Estradas,
Pavimentação e Obras
de Terraplenagem em geral
no Estado do Rio Grande do Sul

Presidente do SICEPOT-RS prevê nova fase de concessões no RS

EDITORIAL

O custo logístico e a intermodalidade do estado

Na primeira semana de julho, tivemos, em Porto Alegre, dois grandes eventos relacionados com o setor de infraestrutura. Na Assembleia Legislativa ocorreu o Fórum dos Grandes Debates e, na Fiergs, o simpósio promovido pela SAE regional. Em ambos predominou o tema relacionado com o custo da logística no estado, e a necessidade de o poder público estimular de forma incisiva a intermodalidade, largamente utilizada entre os países mais desenvolvidos.

No Rio Grande do Sul, o sistema hidroviário é formado pela Lagoa dos Patos, Guaíba e os rios Jacuí e Taquari, somando um total de 1,2 mil quilômetros de extensão. Ele é mal aproveitado por falta de sinalização suficiente e de investimentos em terminais. Além disso, o assoreamento reduziu a extensão utilizada para cerca de 700 quilômetros. O resultado de anos de descaso é que apenas 3,60% da movimentação de carga do estado é feita pelas

hidrovias – fundamentalmente celulose, fertilizantes, grãos e derivados de petróleo.

Isso resulta não somente na elevação dos custos com a logística de nossa atividade produtiva, mas também na perda de empreendimentos produtivos que poderiam utilizar-se da hidrovia.

É preciso, inicialmente, induzir o uso de hidrovias. Uma região que pretende dispor da hidrovia como fator de competitividade precisa incluir essa meta em um macro-programa de desenvolvimento.

O Rio Grande do Sul nunca conseguiu montar o seu modelo de desenvolvimento em torno da hidrovia, sempre foi em torno de rodovia. Se pegarmos os distritos industriais atuais, vamos ver que não há nenhum em torno de hidrovia. O único distrito industrial que é vinculado à hidrovia, mas que não foi planejado pelo estado, é o polo petroquímico, de Triunfo. E é o que mais usa hidrovia. Algumas outras iniciativas in-

dustriais se localizaram próximos à hidrovia, mas sem a correspondente ferramenta de fomento aliada ao conceito de organização territorial e de infraestrutura.

Resultado: hoje o movimento que se tem nas hidrovias do estado convive com demandas sazonais vinculadas ao setor agroindustrial na sua maioria, enquanto a produção industrial que escoar regularmente se utiliza muito pouco da hidrovia.

É preciso identificar e desenvolver regiões com potencial suficiente para proporcionar a demanda que a hidrovia exige. É preciso remontar modelos de distritos industriais que podem gerar centros de demanda e oferta para serviços hidroviários. É preciso ter uma visão voltada para o estímulo ao uso da hidrovia e não começar pelo fim. Precisamos de inovadores e empreendedores para o Rio Grande do Sul poder avançar.

Nelson Sperb Neto

Presidente do SICEPOT-RS



Praça Osvaldo Cruz, nº 15 – cj. 1414
90.038-900 - Porto Alegre/RS
Fone: (51)3228-3677
Fax: (51)3228-5239
E-mail: diretoria@sicepotrs.com.br

Publicação mensal

Presidente

Nelson Sperb Neto

Vice-Presidente

Cylon Fernandes Rosa Neto

Diretor Administrativo-Financeiro

Nilton Scapin

Diretores Executivos

Aloísio Milesi

Caetano Alfredo Silva Pinheiro

Edgar Hernandes Candia

Jandir dos Santos Ribas

Julio Carlos Comin

Odilon Alberto Menezes

Ricardo Lins Portella Nunes

Valdir Turra Carpenedo

Conselho Fiscal

Titulares

Alexandre César Beck de Souza

Evertton Andreetta

Roberto Leitão dos Santos

Suplentes

Carlos Englert

Carlos Alves Mees

Renan Schaeffer da Silva

Delegados – Representantes junto à FIERGS

Titulares

Humberto César Busnello

Ricardo Lins Portella Nunes

Suplentes

André Loiferman

Paulo Eduardo Nunes Ponte

Produção e Edição

Matita Perê Editora Ltda.

Av. Chicago, 92

Fone (51) 3392-7932

Editor – Milton Wells

mwells@terra.com.br

Editoração

Lavoro C&M

Fone (51) 8210-2460

Tiragem: mil exemplares

LINCK

PESA CAT

Porto Alegre: 51 2125-5355
Caxias do Sul: 54 3225-2410
Passo Fundo: 54 3327-4611
www.pesa.com.br

INFORME PUBLICITÁRIO

Engeplus comemora 30 anos de atividades

A Engeplus Engenharia e Consultoria Ltda. foi fundada no dia 13 de junho de 1985, com foco na prestação de serviços de consultoria, elaboração de estudos e projetos multidisciplinares, supervisão de obras e gerenciamento de programas/empreendimentos, em diversas áreas de infraestrutura. A empresa está sediada na Avenida França, 817, em Porto Alegre-RS, em instalações com área de mais de 350m², onde trabalham cerca de 50 profissionais de nível superior, técnicos e administrativos.

A diretoria da empresa está constituída pelos engenheiros Fernando Fagundes, Jairo Barth, Luiz Carlos Campos e Glauber Silveira, alguns dos quais com quase 40 anos de experiência na área de engenharia consultiva. Além desses experientes técnicos e diretores, a empresa possui no seu quadro técnico o seu maior patrimônio, integrado por diversos e experimentados profissionais de nível superior e médio, que atuam com competência nos empreendimentos da empresa localizados em vários estados do Brasil.

A partir da sua característica técnica de atuação multidisciplinar, ao longo dos seus 30 anos de operação, a Engeplus vem atuando nas áreas de rodovias, transportes, infraestrutura



Característica técnica de atuação multidisciplinar garante à empresa capacidade e competência em vários segmentos do setor de infraestrutura



urbana, saneamento, drenagem, proteção contra cheias, barragens, irrigação, geração de energia, recursos hídricos, meio ambiente, entre outros. Também realiza apoio a supervisão e fiscalização de obras, bem como assessoria ao gerenciamento de planos, programas e empreendimentos de desenvolvimento regional e ordenamento territorial, sendo muitos deles fomentados por órgãos internacionais de crédito.

Dentre os inúmeros clientes dos diversos níveis da Administração Pública para os quais presta os seus serviços, citam-se o Dnit, Codevasf, Funasa, Infraero, IlCA, Daer, CE-EE, Metroplan, Corsan, Cagece, Caema, etc., entre outros órgãos, autarquias e Secretarias Estaduais, além de incontáveis Prefeituras Municipais, bem como empreendedores da iniciativa privada.

Ao completar seus 30 anos de fundação, a Engeplus continua focada na sua missão de auxiliar na promoção do desenvolvimento nacional através da consultoria de engenharia, baseada na criatividade, capacitação técnica e seriedade. Aproveitando a comemoração dessa data significativa, a empresa agradece a confiança de seus clientes e a participação e dedicação de seus colaboradores.

BOMAG MARINI
LATIN AMERICA
FAYAT GROUP

TICEL
Equipamentos Ltda.

INFRAESTRUTURA

Sperb projeta nova fase de concessões

O presidente do SICEPOT-RS, Nelson Sperb Neto, acredita que o Programa de Investimentos em Logística (PIL2) poderá servir de modelo para novas concessões de rodovias no Rio Grande do Sul. Lançado no mês passado, o PIL 2 prevê investimentos de R\$ 66,1 bilhões em rodovias, dos quais R\$ 3,2 bilhões no estado, por meio das rodovias BR-101/116/290/386.

"Acreditamos na ampliação do modelo de concessão em rodovias com VDM maior do que 5 mil veículos dia, por meio da cobrança de pedágio", afirmou Sperb durante o simpósio promovido pela SAE Brasil na Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs). Conforme Sperb, estudos do setor apontam a possibilidade de ampliação da atual extensão de rodovias concedidas de 1.700 quilômetros, correspondente a 14% do total pavimentado, para cerca de 4.300 km, passando a representar em torno de 35% da extensão total do estado.

Para o fortalecimento das empresas gaúchas, conforme o dirigente, seria importante que as no-



Foto Divulgação

Sperb: Novo modelo de concessões: garantia de rodovias seguras, diminuição do custo logístico, saúde financeira às empresas do setor e maior folga para o estado investir em saúde, educação e segurança

vas concessões fossem divididas em extensões menores, de forma a garantir contratos em todas as regiões do estado. E oferecer rodovias em condições adequadas de segurança, fluidez e conforto para os usuários e para o transporte de cargas.

Como diretriz do novo modelo de concessões, tanto federal como estadual, seria estabelecida a obrigatoriedade de obras

de duplicação nos eixos principais e adequação de capacidade nos demais. No caso do atual modelo de pedágios comunitários administrados pela EGR, a proposta do SICEPOT-RS é transformá-la em empresa reguladora e transferir os pedágios comunitários atuais para a iniciativa privada, acrescentou o dirigente.

Ao contrário do atual modelo de investimento em rodovias no estado,

onde a participação pública atua com cerca de 90% na gestão e nos recursos financeiros, a adoção de um novo modelo de concessões poderia delinear uma nova perspectiva para o governo do estado em termos fiscais, acrescentou Sperb.

Nessa linha, ele afirmou que o Executivo passaria a responder somente pela manutenção dos trechos residuais e a ampliação

AMMANN
**Grupo
Betunel**

ões de rodovias do Rio Grande do Sul

da rede pavimentada, o que representaria apenas 32% dos recursos hoje aplicados. A projeção se baseia em um cálculo que prevê R\$ 1,3 bilhão de investimentos anuais do setor privado: R\$ 564 milhões em manutenção; R\$ 423 milhões em duplicação; e R\$ 376 milhões na ampliação das rodovias concedidas.

Ao setor público caberia um total de R\$ 650 milhões, assim divididos: R\$ 200 milhões (Daer); R\$ 250 milhões (Dnit) e R\$ 200 milhões das prefeituras. Esse modelo, conforme Sperb, viabilizaria investimentos anuais de R\$ 2,0 bilhões, o que elevaria o contingente empregado pelo setor atualmente de 5 mil para 25 mil colaboradores.

Pelo novo modelo de concessões, a iniciativa privada, de acordo com o dirigente, teria a tarefa de manter, ampliar a capacidade e duplicar os eixos rodoviários mais importantes. Isso garantiria a saúde financeira das empresas pela liquidez representada pela cobrança de pedágios e à sociedade a certeza de rodovias seguras e diminuição do custo logístico do transporte, argumenta Sperb. "Ao mesmo tempo seria possível, por meio desse novo modelo, tornar permanentes os investimentos no setor", completou.

Déficit em malha pavimentada prejudica competitividade da economia

Hoje, segundo Nelson Sperb Neto, o modal rodoviário detém uma participação de 85% na matriz de transportes do estado. Paradoxalmente, dispõe de apenas de 500 quilômetros de rodovias duplicadas, correspondente a 4% da malha pavimentada existente.

"Do ponto de vista logístico, esse dado é crucial", observou Sperb, ao lembrar que o volume de toneladas de carga transportada no território gaúcho é estimado entre 110 milhões a 150 milhões de toneladas, e em 2020 deverá superar os 200 milhões de toneladas, o que implica um grande volume de investimentos.

Segundo o estudo Sul Competitivo,

divulgado em 2014, as perdas anuais em função do déficit da infraestrutura na região Sul chegam a R\$ 4,3 bilhões. Se nada for feito, o custo logístico de transportes deverá passar de R\$ 47,8 bilhões em 2020. Esses valores representam a soma de custos, como frete, pedágio e taxas de terminais, pagos por todos os produtos originados. De acordo com projeções do Banco Mundial, o custo logístico do Brasil – que engloba transporte, estoque e armazenagem – chega a 15,4% do Produto Interno Bruto (PIB). Outras fontes asseguram uma colocação ainda pior, em torno de 17% do PIB, e no Rio Grande do Sul chegaria a 20% do PIB estadual.

Foto Divulgação



Simpósio promovido pela SAE Brasil na Fiergs atraiu executivos e técnicos do setor da construção pesada



**Tauron
Equipamentos**



JOHN DEERE

INFRAESTRUTURA

Corsan pretende reduzir o déficit em esgotamento sanitário na RMPA

Com vistas às parcerias público-privadas (PPPs) de esgotamento sanitário, a Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan) vai reabrir o instrumento denominado Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI). Em agosto de 2012, a empresa recebeu estudos técnicos de oito consórcios, sendo sete deles voltados para o segmento de esgotamento sanitário e um para resíduos sólidos.

A avaliação desses estudos leva em consideração a viabilidade econômico-financeira dos modelos propostos e as vantagens socioeconômicas, traçando um comparativo entre os modelos de negócio apresentados pelos interessados com o modelo tradicionalmente praticado pela Corsan. Esse trabalho está sendo desenvolvido pela consultoria PricewaterhouseCoopers e deve ser concluído ainda em setembro deste ano.

“Vamos redesenhar os projetos à nova realidade da conjuntura, uma vez que os recursos do PAC I e II são insuficientes para universalizar o saneamento da RMPA”, disse a CONSTRUTORA PESADA Flávio Presser, presidente da empresa.

Presser explicou que a companhia deverá dar prioridade a projetos voltados para a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) cujos rios Caí, Gravataí e Sinos estão na lista dos mais poluídos do Brasil, segundo dados do Índice de Desenvolvimento Sustentável do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O novo titular da Corsan



Foto Divulgação

Rio dos Sinos é um dos mais poluídos na Região Metropolitana de Porto Alegre

lembrou o exemplo da cidade de São Paulo, que passa por uma crise no abastecimento de água potável sem precedentes, e observou que a poluição gerada pela deposição de esgoto é uma das principais causas da escassez hídrica. “A condição desses rios está piorando cada vez mais, o que torna indispensável fazermos obras grandes, pois a disponibilidade hídrica depende da vazão e da qualidade da água”, afirmou. “Trata-se de uma visão preditiva, pois estamos falando de uma população de 4 milhões de habitantes que fazem parte da RMPA”, completou.

Atualmente, o déficit de esgotamento sanitário é de 62% na bacia do Sinos e de 56% na do Gravataí. Com os investimentos da Corsan, a cobertura saltará pa-

ra 69% na bacia do Sinos e, por coincidência, também para 69% na do Gravataí. Portanto, os investimentos diminuirão o déficit para 11% em cada uma dessas bacias.

Em relação ao fundo garantidor das PPPs, Presser informou que o assunto está sendo discutido pela secretaria do Planejamento. As garantias servem para ancorar as contraprestações que serão resultantes das PPP – ou seja, em parcela do montante de recursos que o poder público pode comprometer anualmente para custear os pagamentos aos parceiros privados que forem concessionários. O limite global de comprometimento do orçamento público é de 3% da receita corrente líquida apurada no ano anterior da execução dessa modalidade de financiamento de investimentos.

Atualmente, o índice de cobertura de esgotamento sanitário é estimado em 12%. Após a execução das obras do PAC 1 e 2 este índice deverá atender em torno de 30%.

Para o quadriênio 2015-2018, a meta da Corsan é investir R\$ 1,4 bilhão com recursos próprios do Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul (Focem), Orçamento Geral da União (OGU), PACI e II, informou Presser.

Entre as principais obras estão previstas a implantação do sistema de esgotamento sanitário nos municípios de Estância Velha, Santo Antônio da Patrulha (Bacia 1), Parobé, Nova Santa Rita, Santo Antonio da Patrulha, Canoas, Portão, Sapiranga e Taquara, e implantação do sistema de abastecimento de água de Nova Hartz.

Priori Locações e Vendas

Grupo MAKENA

JCB

A casa da JCB | (51)3373.1111 | www.makena.com.br

Esqueçam as PPPs, diz Busnello

"Esqueçam as PPPs (Parcerias Público-Privadas), vamos nos fixar nas concessões", afirmou o presidente do conselho superior da Agenda 2020, Humberto César Busnello, durante a 3ª edição do Fórum dos Grandes Debates, realizado no dia 8 de julho, no teatro Dante Barone da Assembleia Legislativa.

Na opinião do empresário, dada a necessidade de garantias de pagamentos de obrigações pecuniárias a serem assumidas pelos parceiros públicos, denominado Fundo Garantidor, as PPPs neste momento são inexequíveis no Rio Grande do Sul, devido à questão fiscal.

Para Busnello, as concessões devem ser a prioridade dos governos estaduais e federal para o setor de infraestrutura, uma vez que não há condições para as PPPs. Ele sustentou que não existem concessões sem decisão política e argumentou que elas não terão sucesso se não forem baseadas em dados técnicos e engenharia.

Ao avaliar as concessões do



Fotos Divulgação

Busnello: "Vamos nos fixar nas concessões"

governo federal, lembrou que o primeiro programa (1995-2002), correspondente a 1.316 quilômetros, teve uma média de 217 quilômetros por concessão; no segundo (2003-2010), de 3.305 quilômetros, a média foi de 413 quilômetros; e no terceiro (2011-2014), de 5.361 quilômetros, a média subiu para 670 por concessão. "Trechos grandes são muito arriscados", observou.

"Por isso, nós advogamos que sejam menores para pulverizar e diversificar investidores. Isso deve ser uma batalha nossa, do estado do Rio Grande do Sul."

Em seu pronunciamento, Busnello observou que o Brasil aplica apenas 2% do PIB para a área de infraestrutura, quando deveria destinar no mínimo 5%. "Hoje não existe projeto de rodovias novas. Tudo o que se tem são

Lei das PPPs-RS estabelece garantias

A lei nº 12.234, de 13 de janeiro de 2005, que institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado do Rio Grande do Sul (PPP/RS), estabeleceu que a alocação de recursos para a concessão de garantias poderá ser realizada com dotações consignadas no orçamento e créditos adicionais; transferência de ativos não financeiros e transferência de bens móveis e imóveis. De acordo com a lei, a alocação de recursos em fundo fiduciário, mediante a transferência de ações de companhias estatais ou controladas pela administração pública não poderá acarretar a perda do controle acionário pelo estado.

demandas reprimidas, que já deveriam ter sido executadas, mas que não foram pela incapacidade do Poder Público. É preciso, portanto, buscar alternativas legais, como as concessões", declarou.

Secretaria dos Transportes defende intermodalidade



Westphalen: "Pelt vai instituir as linhas da logística gaúcha"

O secretário dos Transportes participou do primeiro painel com o tema Rodovias e Ferrovias – concessões. Westphalen fez um comparativo das malhas ferroviárias do RS dos anos de 1998, 2000 e 2015, e os mapas mostraram que as ferrovias diminuíram consideravelmente, deixando de existir em cidades como São Borja, Caxias do Sul, Erechim, Santa Rosa, Santana do Livramento, entre outras. "Antes de pensar na Norte/Sul, temos que lutar pela nossa malha ferroviária. Como, por exemplo, Caxias do Sul,

uma cidade industrial que precisa ter novamente esse transporte. O trem é o transporte mais usado no mundo todo, mais barato e mais seguro", afirmou.

Os projetos de concessões, trabalho desenvolvido pelas vinculadas, matriz modal do RS, e rodovias do estado também foram destacadas pelo secretário. Promover e estimular a intermodalidade através do Plano Estadual de Logística e Transporte (Pelt), que é fundamentado nas economias regionais do RS, é um dos objetivos da pasta.



Mantomac®
máquinas, peças e serviços

TICEL EQUIPAMENTOS

LANÇAMENTOS 2015

A Ticel lançou este mês, dois novos equipamentos para compor seu mix de produtos que irão revolucionar o mercado de equipamentos.

A primeira **USINA 120 TONELADAS**, móvel, em 01 chassi, com 4 dosadores em linha e misturador externo de grande capacidade. O equipamento segue as mesmas características de robustez, qualidade e confiabilidade das já consagradas Usinas Ticel, porém agora em uma só estrutura totalmente móvel. Este equipamento atende as exigências dos novos modelos de obras.



O **TICEL DISTRIBUIDOR – TD1** é um distribuidor de bases autopropelido, para aplicação de BGS/BGTC com espessuras de até 300 mm, com mesa extensível hidráulica até 4.570 mm, sistema de compactação por vibradores. As vantagens de aplicação com o TD1 são o menor custo com materiais de desgaste, pois não utiliza transportadores de arraste para o transporte de materiais, mantém o traço e uniformidade do material aplicado preservando a umidade do agregado em toda a extensão aplicada o que trás como consequência a redução de tempo e custo da obra.



Consulte nossas condições de vendas através de nossos distribuidores.

TICEL
Equipamentos Ltda.